TREŚĆ NUMERU: „Nasze bolączki“, „O zjeździe gwiaździstym“, „Sygnalizujemy“, „List z Londynu“, „Wiek bez koni“, „Indianem do Łodzi“, „Wypadki i zdarzenia“ i t. d. —

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. | 2 Październik 1928 r. | Nr. 16.

TRZYDZIESTU!!!

Czytelników „Autolotu“ już bezpłatnie uczęszcza do znanej **Szkoły Kierowców Samochodowych inż. B. Froma.** (Warszawa, Hoża 35).

Z Nr. 16, bony bezpłatne otrzymają Ci Czytelnicy, którzy zgłoszą się pierwsi z egzemplarzem, w którym zamiast kliszy ogłoszeniowej będzie wstawione zdanie **„Bon bezpłatny!“**

NASZE BOLĄCZKI.

W jednym z poprzednich numerów Autolotu omawiana była sprawa podatku luksusowego od samochodów i motocykli. Obecnie pragniemy poruszyć sprawę opłat miejskich za zużycie bruków i kwestje t. zw. „*rogatkowego*“, ściąganego przy przejeżdżaniu przez cały szereg małych miast i miasteczek, szczególniej we wschodnich i środkowych dzielnicach Polski.

Magistrat m. st. Warszawy, znany zresztą z wielu niefortunnych pomysłów oddawna wyznacza rokrocznie właścicielom samochodów i motocykli podatek „*za zużycie bruków*“ i ściąga go bezapelacyjnie, nie dając możności obrony i udowodnienia w pewnych wypadkach niesłuszności podatku, lub fałszywego jego wymiaru. Wyznaczono opłatę roczną w wysokości 2 zł. 50 gr. rocznie od 1 konia mechanicznego i opłate tę należy w przeciągu dni 14 wnieść do kasy miejskiej pod rygorem ściągnięcia przymusowego, przyczem reklamacje wolno wnieść w ciągu 14 dni z zastrzeżeniem jednak, że reklamacja nie zwalnia od wnoszenia opłaty w przepisowym terminie. Należy przytem dodać, że *zwrotu opłaty nigdy niema*, nawet gdyby była wniesiona niesłusznie; w tych wypadkach zostaje ona jedynie zaliczona na inne podatki, lecz do petenta nie wraca nigdy.

Należy się zastanowić nad samym podatkiem „*za zużycie bruków*“. Nie przeczymy, że samochody, jak i motocykle zużywają do pewnego stopnia bruki miejskie, aczkolwiek nie w tym stopniu, co szosy, jednak jasnem jest przecież, że najlepsza dorożka konna, czy platforma niszczy te bruki w sposób o wiele większy i dotkliwszy. Tu dodać należy, że mimo to pojazdy konne są o wiele mniej obarczone tym podatkiem od mechanicznych. Jeżeli więc ma istnieć taki podatek, o ile zarząd miasta uważa, że należy skwapliwie korzystać z okazji, by *wyciągnąć* jeszcze trochę pieniędzy z mieszkańca miasta — właściciela samochodu, czy motocykla, to winien on być jednak współmierny do szkód, wyrządzonych przez dane kategorje pojazdów. Sądząc z wysokości opłat, motocykl zużywa znacznie więcej bruki, niż najcięższy czterokonny furgon do przewożenia mebli, mimo, iż posiada tylko dwa koła i to w dodatku na oponach gumowych. I takie nonsensy toleruje spokojnie magistrat warszawski, nie pomyśląc nawet, jak się dobrowolnie ośmiesza za cenę tych kilkudziesięciu tysięcy złotych. Jest on zadowolony, że ostatecznie automobiliści płacą ten *bezsensowny haracz* i nie zechcą pomyśleć, że płacą oni jedynie w myśl zasady, że „*mądry głupiemu ustępuje*“. Uważam, że należałoby pociągnąć do odpowiedzialności sądowej tenże magistrat za szkody, spowodowane przez wjechanie w niezabezpieczone doły na ulicach warszawskich i nieoświetlone barjery na zamkniętych dla ruchu drogach. Uważam, że dopiero po spełnieniu swego obowiązku, t. j. po doprowadzeniu do możliwego porządku stanu ulic i sygnałów ostrzegawczych tak, by można było jechać bez obawy spowodowania lada chwila katastrofy, połączonej ze znacznem uszkodzeniem wozu, magistrat może kazać płacić, ponieważ płaci się dopiero za skończona pracę i to za taką, która przynosi obywatelowi jaki taki pożytek.

Największym nonsensem są opłaty, pobierane przy wjeździe do małych miasteczek prowincjonalnych, w których przejazd przez główne ulice możliwy jest jedynie z szybkością nie wieksząą, niż krok ludzki, gdyż w przeciwnym razie śmiałkowi grozi niechybnie połamanie resorów, nie licząc już uszkodzeń osobistych natury cielesnej. *Zakroczym — 2 zł., Płońsk — 2 zł., tu 2 zł., tam 1 złotówka, razem przejazd do Rypina — 8 zł.* t. j. drożej niż koszt benzyny, zużytej na przejazd. Czyż to nie jest conajmniej śmieszne? Nawiasem musimy dodać, że na zachodzie Polski, w Poznańskiem, czy na Pomorzu, gdzie bruki w miasteczkach są w stanie idealnym, *niema żadnego „rogatkowego“*, a trafia się jedynie opłata za przejazd przez miasta i to w śmiesznie niskiej wysokości — 10 lub 15 groszy. W środku i na wschodzie Polski natomiast opłaty te są trzy, lub cztery razy wyższe, niż opłata dajmy na to za wóz konny i wynoszą *od 1 do 3 złotych*. Zły przykład podziałał nawet na urzędy państwowe, albowiem przejazd przez most pod Zegrzem kosztuje 1 złoty, pobierany rzekomo na budowę nowego mostu. Jeżeli jednak dodamy, że pobiera tę opłatę trzech urzędników a mianowicie: jeden, który na początku mostu wystawia kwit, drugi — przy końcu mostu, który kwit odbiera i trzeci — który nadzoruje tych dwóch (autentyczne!); jeżeli również przyjmiemy, że pracują oni na trzy zmiany (po ośm godzin pracy), to mamy łącznie dziewięciu ludzi, pobierających miesięcznie razem około 1800 zł(!) Z drugiej strony przez most przejeżdża dziennie w najlepszym wypadku około 30 samochodów, czyli dają one miesięcznie około 900 złotych. Innemi słowy skarb państwa dokłada do tego poważną sumę, a nowy most nie może być nigdy z tych złotówek wybudowany...

Prawo ściągania „*rogatkowego*“ jest przeważnie wydzierżawione przez magistraty osobom prywatnym i dlatego automobilista. który nie chce uiścić opłaty w takim n. p. Sierpcu, tłomacząc, że nie wjeżdża do miasta, lecz objeżdża je naokoło obwodową szosą, spotyka się z argumentem tej treści: „rogatka ustawiana jest i na tej obwodowej szosie dlatego, że dzierżawca musi zapłacić miastu miesięcznie 500 złotych, a przecież musi sam też coś na tem zarobić(!)“. *To już zakrawa na kpiny ze zdrowego rozsądku!*

Najwyższy czas, żeby władze wejrzały w tę sprawę i zniosły tę plagę automobilistów, która tylko kompromituje nas wobec szeregu zagranicznych gości. Każdy z przyjemnością zapłaci podatek, nawet dość wysoki, na budowę dróg, ale nie zgodzi się dobrowolnie na wymuszanie poważnych sum przez „*dzierżawców rogatki*“. Dodać trzeba, że mili ci ludzie mają brzydki zwyczaj zamykania zapory bezpośrednio przed nadjeżdżającym samochodem, mimo, iż jest to przepisami *wyraźnie wzbronione*. A, gdy tylko przejedziemy po za granicę Pomorza, lub Poznańskiego, sytuacja zmienia się zgruntu. Przed wjazdem na most stoi budka, z której wyłania się osadzona na długim kiju miseczka, wkłada się tam dwadzieścia groszy i za chwilę tą samą drogą otrzymuje się resztę. I nie trzeba uciekać się do zamykania drogi barjerą, gdyż nikomu nie przyjdzie na myśl uchylać się od małej i słusznej opłaty.

Wielokrotnie już słyszeliśmy narzekania na poruszone wyżej zdzierstwa, jednak dla świętego spokoju nikt nie protestował. Obecnie otwieramy dyskusję na ten temat, by dobitnie wykazać, co o tem myślą automobiliści, więc czekamy, a łamy Autolotu przyjmą Wasze wszystkie niepozbawione słuszności głosy.

R.

O odbytym zjeździe.

Ze względu na szczególnie ważne znaczenie imprez jak odbyty w dniu 23 ub. m. Zjazd Gwiaździsty do Łodzi, słów kilka jeszcze temuż poświęcamy.

Przedewszystkiem!

Dlaczego panowie z klubów motocyklowych, (mam na myśli organizatorów) wiadomość o podobnych imprezach trzymają niemal w tajemnicy?

Czy motocyklowy zjazd gwiaździsty urządzany jest jedynie dla przyjemności „niektórych“, — czy też organizowany jest jako specjalny wyczyn sportowy — traktowany na serjo?

Dziwnie doprawdy u nas jest sport traktowany. Nawet na dzień przed zawodami nie wiadomym jest, czy one się odbędą (o ile wogóle się wie), czy też urządzenia tychże zaniechano. Zamiast głosić o zawodach nietylko w prasie lokalnej, lecz po całej Polsce i zagranicą — milczy się o nich. Gdzie sens? — Gdzie zachęcanie do sportu zainteresowanych, i tych którzy go jeszcze nie znają?

Nie należy się dziwić — zawodnikom, którzy przed samą imprezą ukrywają swój udział, czekają konjunktur i chcą znać siły konkurencyjne, ażeby w porę wycofać się, lub wziąć udział, ale dlaczego czynią to organizatorzy?...

Piszący te słowa, na kilka dni przed Zjazdem, miał szereg zapytań dotyczących Zjazdu, telefonował do wszystkich możliwie zainteresowanych osób, ażeby móc cośkolwiek się dowiedzieć. Niestety, znikąd i od nikogo nie można było otrzymać wiadomości. Wiadomym było tylko, że Zjazd odbędzie się między 22 — 29 września, (zbyt rozciągły termin na 12-godzinny raid) a gdy przysłano regulamin to okazało się, że pozostało 20 godzin do startu.

Wyścigi motocyklowe w Grudziądzu odbyły się pod znakiem skandalu i bałaganu.

I-szy Zjazd motocyklowy — podkreślam „*pierwszy*“, odbył się zupełnie bez echa.

Tyle o nim — ile przed i jakby go wogóle nie było.

Sygnalizujemy...

Konkurs piękności samochodów.

W dniu 7 października Automobil Klub Polski urządza na rzecz Białego Krzyża konkurs piękności samochodu.

Konkurs ten odbędzie się w cukierni „Łobzowianka“ (Warszawa, Al. Ujazdowskie). Do każdego biletu wejścia dołączony zostanie kupon do głosowania i jury sędziów nagrody za najpiękniej i stylowo udekorowany samochód przyznawać będą drogą plebiscytu.

Na przegląd samochodów przybędą wszyscy przedstawiciele władz, jak również spodziewane jest przybycie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

O rekord szybkości lotu.

Dotychczasowy rekord światowy szybkości lotu dzierży włoch, mjr. *de Bernardi*, który *osiągnął zawrotną szybkość* przeszło 512 klm. na godz. Obecnie porucznik angielskich wojsk lotniczych, *d'Arcy Greig*, dokonuje próbnych lotów nad lotniskiem Calshot, *spodziewając się osiągnąć* szybkość 580 klm. na godzinę. Por. Greig, dokonuje lotu na angielskim wodnopłatowcu jednoosobowym „*Supermarine S. 5.*“, wyposażonym w *silnik Napier-Lion 900 MK.*

Rekord lotu dystansowego.

Międzynarodowy Związek Lotniczy *Féderation Aéronautique Internationale)* zatwierdził następujący wyczyn lotniczy, jako *rekord światowy*: Lot dokonany od 3 do 5 lipca b. r. z Rzymu do Toures przez pilotów włoskich *A. Farrarin i C. del Prete* na samolocie włoskim Savoia Marchetti S. 64 wyposażonym w silnik typu Fiat 550 MK. *Przestrzeń przeleciana* przez lotników bez lądowania wyniosła *7.188 klm.* Poprzedni rekord długości lotu dzierżyli amerykanie Chamberlin i Levin, którzy jak wiadomo, przelecieli z New-Yorku do Europy (6.294 klm.).

Nowy rozkład lotów na linjach powietrznych.

W związku z krótkiemi dniami jesienno-zimowemi z dniem 1. X. r. b. na linjach powietrznych obsługiwanych przez **Polską Linję Lotniczą Aerolot**, wprowadzony zostaje nowy rozkład lotów.

Samoloty kursować będą na linjach:

Warszawa — Gdańsk
Warszawa — Lwów
Warszawa — Kraków
Kraków — Wiedeń
Kraków — Brno — Wiedeń.

Ruch na linji Kraków — Lwów zostaje wstrzymany.

Samoloty kursować będą:

Warszawa — Gdańsk

odlot z Warszawy o g. 11.45
przylot do Gdańska „ 14.15
(tylko w poniedziałki, środy i piątki)
odlot z Gdańska o g. 9.00
przylot do Warszawy „ 11.30
(tylko we wtorki, czwartki i soboty)

Warszawa — Lwów

odlot z Warszawy o g. 12.00
przylot do Lwowa „ „ 14.45
odlot ze Lwowa „ „ 8.30
przylot do Warszawy „ „ 11.15

Warszawa — Kraków

odlot z Warszawy o g. 9.00
przylot do Krakowa „ „ 11.15
odlot z Krakowa „ „ 12.30
przylot do Warszawy „ „ 14.45

Kraków — Wiedeń

odlot z Krakowa o g. 11.45
przylot do Wiednia „ 14.45
(tylko w poniedziałki, środy i piątki)
odlot z Wiednia o g. 8.30
przylot do Krakowa „ 11.30
(tylko we wtorki, czwartki i soboty)

Kraków — Brno — Wiedeń

odlot z Krakowa o g. 11.40
przylot do Brna „ 13.55
odlot z Brna „ 14.10
przylot do Wiednia „ 15.10
(tylko we wtorki, czwartki i soboty)

Wiedeń — Brno — Kraków

odlot z Wiednia o g. 8.30
przylot do Brna „ 9.30
odlot z Brna „ 9.45
przylot do Krakowa „ 12.00
(tylko w poniedziałki, środy i piątki)

Nadmienić się godzi, że samoloty kursują z pełną regularnością i bezpieczeństwem oraz, iż taryfy: osobowa, bagażowa i towarowa nie uległy zmianie. Z nastaniem chłodów samoloty wewnątrz będą ogrzewane.

LIST Z LONDYNU.

(Od własnego korespondenta „Autolotu“)

Londyn, 29 września.

Uregulowanie ruchu automobilowego na angielskich drogach publicznych i zmniejszenie w ten sposób ilości wypadków i katastrof staje się tutaj coraz to bardziej palącem zagadnieniem, któremu opinja publiczna poświęca wiele uwagi.

Okazało się bowiem, że przysłowiowy spokój Anglików i wielokrotnie ośmieszana *flegma synów mglistego Albionu*, — te dwie najbardziej bodaj charakterystyczne cechy plemienne — zanikają doszczętnie prawie u automobilistów i motocyklistów angielskich, a odwrotnie wzrastają niepomiernie u pieszych. Stąd niedaleko do ciągłych zatargów na jezdni i wzajemnych oskarżeń. Z dyskusji, jaka toczy się w tej sprawie w prasie angielskiej — zarówno fachowej, jak codziennej — z rozmaitych wystąpień i zażaleń władz municypalnych możemy łatwo wywnioskować, że kłopoty drogowe w Anglji nie różnią się niczem od naszych; chyba może tylko napięciem. Bo przecież według pobieżnych obliczeń Anglja liczy w tej chwili około miljona trzystu tysięcy motocyklistów! — Kiedy czytam te cyfry, podane przez jeden z fachowych miesięczników, nasuwa mi się smętne pytanie: — czy u nas w Polsce jest chociażby tyle rowerów? Nie ręczę — zdaje mi się jednak, że niema.

Wszyscy prawie, — oprócz zapewne obwinianych, — twierdzą tutaj, że najgorzej jeżdżą w Anglji młodzi szoferzy samochodów prywatnych, i to specjalnie ci, *którzy prowadzą Rolls-Royce'y i Daimlery.* Zachowują się oni podobnie jak przechodnie, jakgdyby nie było na jezdni nikogo prócz nich samych. Odwrotnie znowuż przedstawiają się kierowcy autobusów, świetnie wyszkoleni, ostrożni, wytrawni i zdający sobie sprawę, że w ich rękach spoczywa życie i zdrowie pasażerów.

Równie poważnie przedstawia się tutaj sprawa psów, które w Anglji zażywają większego szacunku, niż na kontynencie. Chodzi o to mianowicie, czy kierowca ma wymijać psa na jezdni, czy też nie. Doniedawna zdania były podzielone, jednakowoż wielokrotnie zdarzały się nieszczęśliwe wypadki przy wymijaniu psów i dlatego zadecydowano ostatecznie: — psów nie wymijać! Krowy są taką samą plagą dla automobilisty angielskiego, jak dla naszych kierowców. Lecz niedawno wynaleziono tutaj dość nawet dobry i pomysłowy sposób. Chodzi o udawanie szczekania psa "squawker'em" automobilowym. Krowy jakoby reagują na to w ten sposób, że szybko usuwają się z drogi. Nie widziałem tego sam, jednakowoż słyszałem już z paru ust, że daje to rzeczywiście rezultaty.—*Polecam ten środek* od wypróbowania w kraju.

Każdej jesieni zaczynają się pojawiać już modele samochodów na rok następny. Narazie mamy do zanotowania wypuszczenie dwu lilipucich samochodów, stosunkowo bardzo tanich i bardzo dobrych, — jak twierdzą ich fabryki. Są to „*Triumph Super Sport*“, wypuszczony przez znaną fabrykę motocykli „Triumph" i „Austin Seven".

Pierwszy model przedstawia się następująco: rozstęp osi 205,9 cm., długość całkowita 299,9 cm., wysokość 157,6 cm., silnik czterocylindrowy o pojemności około 850 cm. i sile 7,9 HP. Model ten jest trzy-osobowy i może osiągnąć przy pełnym obciążeniu przeciętną szybkość 62—63 klm. na godzinę, można zaś osiągnąć na nim szybkość około 100 klm.

Drugi zaś model jest samochodem o przeznaczeniu specjalnem. Jest to *samochód familijny i wycieczkowy.* Jest on mniejszy nieco od poprzedniego, rozstęp osi ma 190,6 cm. długość 279,6 cm. i wysokość 162,7 cm. silnik 750 cm. Tylne siedzenie jest przystosowane specjalnie do umieszczenia tam dwojga dzieci i zabezpieczenia ich przed wypadnięciem. Waga całego samochodu wynosi 432 kg.

Ceny obu modeli wahają się od 13700 do 18100 Ł. (Około 6.000 — 8.100 zł) loco Londyn.

Jak wiadomo powszechnie, Anglicy ogromnie lubią totalizatora, a właściwie zakłady, które mają nieco inny charakter niż nasz totalizator wyścigowy i odbywają się w szerszym zakresie. Oczywiście, że doskonałą sposobnością do takiej gry są wyścigi motocyklowe. Jednakowoż gracze angielscy nie mają tutaj szczególnych emocji z powodu jednej bardzo zresztą drobnej przyczyny. Otóż motocykliści mają numery, których z daleka odróżnić nie można i orjentacja jest wtedy niemożliwa. Dlatego też pojawił się ostatnio projekt, by motocykliści biorący udział w wyścigach, *stawali do zawodów w barwach*, i to odpowiednio jaskrawych, by publiczność mogła zdaleka odróżnić zawodników. Czy te żądania i projekty przyjmą się i dadzą się zastosować — zobaczymy niedługo.

W związku ze sprawami poruszonemi na wstępie tej korespondencji, wypłynęła ostatnio na powierzchnię kwestja ustawowego ograniczenia szybkości. Trzeba bowiem wiedzieć, że niema w Anglji nowoczesnej ustawy o ruchu drogowym, a tem samem niema szybkości niedozwolonej. A raczej rzecz przedstawia się bardziej skomplikowanie i bardzo prosto jednocześnie. Jest ustawa o ruchu drogowym, jednak jest ona przestarzała, ponieważ urodziła się przed dwudziestu pięciu z górą laty. Więc nikt się jej nie trzyma, a nawet rząd uważa, że granice szybkości obowiązujące obecnie są absurdem. Jednakowoż nie zanosi się na to, by „*Road Traffic Bill*“ uchwalono w najbliższej przyszłości. Ustawa leży już od półtora roku w parlamencie angielskim i czeka zmiłowania bożego, a tymczasem każdy jeździ jak chce.

Douglas Driver.

Wiek bez koni.

Profesor ekonomji na Uniwersytecie w Buffalo, dr. Ralph Epstein, pisze w swej książce „*Przemysł automobilowy*, jego rozwój handlowy i ekonomiczny", że w roku 1895 ukazało się pierwsze pismo perjodyczne p. t. „*The horseless Age*“ (Wiek bez koni), poświęcone przemysłowi automobilowemu. Autor książki przytacza ustęp z artykułu wstępnego tego pisma, który brzmi:

> „Ukazanie się dziennika poświęconego przemysłowi, będącemu dzisiaj dopiero w stanie zaczątkowym, może wydawać się jako rzecz przedwczesna oraz dorywczy charakter niniejszego numeru może wywołać krytykę wśród pewnych sfer. Lecz ci, którzy zadali sobie trud wyszukiwania wielkich prądów pod powierzchnią obecnego wieku, dostrzegą niezawodnie, iż budzi się do życia potężna gałęź przemysłu".

Autora artykułu, z którego zacytowano powyższy ustęp, można nazwać człowiekiem naprawdę jasnowidzącym, gdyż w tym roku, kiedy przepowiadał przemysłowi automobilowemu wielką przyszłość. zbudowano i zarejestrowano w Stanach Zjednoczonych *wszystkiego cztery samochody.* Dziś, po 33 latach, roczna produkcja samochodów w Stanach Zjednoczonych wynosi przeszło cztery miljony, czyli 4/5 ogólnej produkcji światowej, a liczba zarejestrowanych wozów motorowych w tym kraju *dochodzi do 24 miljonów.* Ogólna zaś liczba samochodów na kuli ziemskiej, wynosi poprawie 30 miljonów. Niema już dzisiaj zakątka ziemi, któryby nie znał samochodów. Czy będzie to Islandja, czy Nowa Zelandja, czy Bagdad, czy Szanghaj — wszędzie znajdziemy już dzisiaj samochód. Nawet na wyspach Fidżi znajdziemy ich 700 sztuk, na Samoa — 256; w Abisynji — 243, w Afganistanie, gdzie panuje król Amanullah — jest 200 samochodów, a w republice murzyńskiej Liberji przeszło 180. Jedynie tylko w Tybecie niema wozów motorowych z wyjątkiem jednego zarejestrowanego motocykla. Pozatem samochody są wszędzie, ba! nawet na wyspach Salomona jest ich dwa.

Największe jednak kraje pod względem obszaru i ludności mają najmniej samochodów. Wielkie państwo Niebieskiego Smoka — Chiny, liczące 450.000.000 ludności, *mają tylko 18.900 samochodów,* Rosja ze swoją 130 miljonową ludnością ma *zaledwie 22.500 samochodów.* Każde z tych państw liczy daleko mniej niż Polska, która według oficjalnych danych posiada pojazdów motorowych przeszło 26.000, podczas gdy *w roku 1924 liczyła ich zaledwie 8000.*

Historja przemysłu nie zna podobnego rozwoju, ale też żadna gałęź przemysłu nie była tak niezbędnym czynnikiem w życiu codziennem, jakim jest obecnie automobil. Odbierzmy dziś Stanom Zjednoczonym samochody,

a całe życie handlowe, przemysłowe i kulturalne zamrze, miljony ludzi straci środki egzystencji i zapanuje w kraju nędza oraz zupełna anarchja w życiu gospodarczem i państwowem.

Polska poza Rosją i Chinami pod względem rozwoju automobilizmu znajduje się na szarym końcu, gdyż zaledwie jeden samochód przypada na 150 mieszkańców, podczas gdy *w Ameryce każdy 5 obywatel jest właścicielem samochodu.* Rozwój ten jednak w ostatnich dwóch latach idzie w szybszym tępie. Powstają coraz to nowe fabryki samochodów, które coraz więcej wozów wyrzucają na rynek polski; cena ich — wprawdzie powoli, ale się obniża, wobec czego spotykamy coraz więcej aut prywatnych. *To, co do niedawna było luksusem,* staje się *obecnie potrzebą dnia codziennego.*

Przeczucia „Horseless Age" („Wiek bez koni) przez jasnowidzącego Amerykanina 33 lata temu stał się dzisiaj rzeczywistością.

*

Produkcja samochodów w Stanach Zjednoczonych w m-cu czerwcu r. b. wynosiła 440.000 wozów. Ogólna więc produkcja za pierwsze półrocze r. b. wynosiła 2.340.000 wozów, która to liczba jest o 150.000 większa w porównaniu z liczbą za ten sam okres roku ubiegłego, a mniejsza o tyleż od liczby za pierwsze półrocze rekordowego roku 1926.

Rejestrowanych samochodów osobowych w Stanach Zjednoczonych jest 20.156.115.

Według ostatnich danych statystycznych ogólna liczba samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów na *kuli ziemskiej* wynosi *29.638.535.* Liczba ta jest większą o 77 proc. od liczby w roku 1926.

Cała Azja posiada obecnie 348.496 samochodów. W roku 1926 posiadała 295.447.

Rosja Sowiecka liczy w danej chwili 22.550 samochodów i 8.500 motocykli.

Na Litwie kowieńskiej krąży obecnie 1030 samochodów, t.j. jeden samochód na 2100 mieszkańców. W roku ubiegłym przypadł jeden samochód na 2900 mieszkańców.

Pierwszy samochód został wprowadzony do *Abisynji* w roku 1906. Automobile jednak zaczęły chodzić w bardziej powszechne użycie dopiero od roku 1924, kiedy to książe regent Ras Tafari przywiózł ze sobą 16 samochodów różnych marek. Obecnie Abisynja liczy 243 samochodów czyli jeden samochód na 43.000 mieszkańców. W roku zeszłym przypadał zaledwie jeden samochód na 100.000 mieszkańców.

Wklęsłe lusterko:

KUPNO PANA MACIEJA.

Pan Maciej Włóka-Włókowski postanowił zrobić żonie tę „niespodziankę", o którą go tak dawno prosiła i przyjechał do Warszawy wybrać maszynę mocną, elegancką, cichą i ekonomiczną.

Gdy w Warszawie, przyjechawszy do hotelu, wspomniał o swym zamiarze portjerowi, ten zapewnił go, że będzie miał z czego wybierać.

Jak w ulęgałkach!

Jakoż w godzinę po przyjeździe przysłano mu do hotelu z dwóch firm pięknie ilustrowane prospekty z ofertą, trzy firmy telefonowały do numeru zapraszając go na przejażdżkę, a z jednej zjawił się osobiście „szef agent" i roztoczył przed panem Maciejem najprzeróżniejsze horoskopy automobilowe.

— Nasze zawieszenie — mówił nie ma równego sobie. Zmiana biegów odbywa się idealnie, wydmuch bezszelestny, a oliwienie—bezdymne.

Pan Maciej nie rozumiał, ale był zachwycony. Wszystkim zgłaszającym się zakomunikował, że jutro chce odbyć próbną jazdę.

Jakoż o 9 rano, gdy tylko wyszedł na korytarz porwano go najuprzejmiej i umieszczono w aucie marki „Irigo". Próba trwała do 10-ej.

Jeżdzono na wirażach: pod górę i z góry, hamowano „w miejscu" i „elastycznie". O 10-ej ledwie odwieziono go przed hotel, już porwano go do innego wozu. Była to 60 konna „Enema" którą wieziono go umyślnie po największych wybojach z szybkością 128 km. na godz. gdyż wóz odznaczał się elastycznością resorów. Gdy i to wytrzymał, wzięli go w swe obroty przedstawiciele „Lax'a" i pędzili z nim po przedmieściach robiąc zawrotne „esy floresy" na dowód wyjątkowej zwrotności maszyny. Potem brano go jeszcze na przejażdżki na 100 konnej „Vomit'a" i 8 cylindrową „Zgagę", natychmiast po obiedzie obwieziono na „Hemoroj'u" i figlarnej „Zołzie".

O 6 pp., gdy wreszcie wrócił przed hotel powitali go rozgorączkowani przedstawiciele wszystkich firm i zapytali:

— No i co? — Wybrał Szanowny Pan?

— Tak... odpowiedział pan Maciej i mimo swego pożałowania godnego stanu skoczył do jednokonnej dorożki i kazał się wieść na dworzec, decydując, że o ile tłuc się na polskich drogach to nadal dryndulką, lub bidką...

Tess.

Indianem do Łodzi.

Od pewnego czasu przestałem być zwolennikiem wszelkich raidów motocyklowych, przekonałem się bowiem, że decydują w nich o zwycięstwie nie dobroć maszyny i umiejętność jej prowadzenia, lecz przedewszystkiem wysoko rozwinięte zdolności matematyczne, a zwłaszcza dar operowania wielkościami nieskończenie małemi.

Ze wstydem muszę przyznać, że jadąc na motocyklu mogę bez omyłki liczyć tylko z dokładnością do całych kilometrów, lub całych minut, co w nowoczesnych raidach motocyklowych zupełnie nie wystarcza Zawodnik raidowy doby obecnej musi umieć liczyć powyższe jednostki czasu i przestrzeni z dokładnością przynajmniej do siodmego znaku dziesiętnego. Wyobrażam sobie, jak by mi było przykro wysłuchiwać wyroku sędziów, że na przestrzeni zaledwie kilkuset kilometrów nie osiągnąłem swej średniej zadeklarowanej szybkości o całe „cztery miljonowe kilometra" na godzinę. Nie, wolę się tak nie kompromitować.

To też dowiedziawszy się, że Stow. Sport. „Union" organizuje Motocyklowy Zjazd Gwiaździsty do Łodzi,



W chwilę po przybyciu do Łodzi.

odrazu pomyślałem, że to jest coś dla mnie. Tu przynajmniej zadanie jest proste i jasne. Wyjedź sobie, bracie, w sobotę o 12-ej w nocy i jedź jak chcesz i którędy chcesz, byle tylko w niedzielę przed 12-ą w południe stanąć w Łodzi.

Z zapałem zabrałem się do pracy. Prześlęczawszy z godzinkę nad mapą, wykreśliłem trasę jazdy z uwzględnieniem wszelkich ewentualności, następnie zająłem się maszyną. Na 3 godziny przed startem wszystko było gotowe. Maszyna starannie naoliwiona zbiorniki napełnione, światło w porządku. Dobrze by było zdrzemnąć się ze 2 godzinki przed całonocną jazdą, ale niestety, należało jeszcze zatroszczyć się o kontrolę na starcie ze strony Klubu. Jakoż po dość długotrwałych i żmudnych pertraktacjach telefonicznych z „władzami" Klubu obecność jednego członka zarządu została mi łaskawie zapewniona. Na sen nie było już czasu.

Ubierając się do drogi, ponuro przysłuchiwałem się, jak jesienny deszcz coraz beznadziejniej i natrętniej bębni po szybach. Jak słodko w taką noc zasypiać w ciepłem łóżku. Ale trudno! Sport motocyklowy też wymaga pewnego poświęcenia i samozaparcia. Trzeba jechać.

Gdym podjeżdżał na start, wydało mi się naraz, że cały ogromny plac Saski zapełniony jest tłumami ludzi. Czyżby tak wielkie było zainteresowanie zawodami motocyklowemi ze strony szerokiej publiczności?

Przetarłem zakapane deszczem okulary — złudzenie prysło. Oprócz kilku zawodników i 2 przedstawicieli Klubu stał skromnie pod ścianą tylko jeden jedyny widz. Zresztą był i drugi: Poniatowski na cokole.

Książeczka drogowa podpisana. Ostatnie uściski dłoni. Motor zagrał, — jedziemy.

Dobrze jest jechać w nocy po ulicach Warszawy. Jasno i pusto, żaden saiaciarz nie zajeżdża drogi, nikt nie plącze się pod kołami. Ale oto gdzieś na przedmieściu mijamy ostatnią jaskrawą latarnię Syreniego Grodu i wpadamy w ciemną otchłań nocy. Pędzimy dość dobrą drogą na Sochaczew. Po kilku kilometrach, względnie suchych, kocich łbów zaczyna się szosa, a z nią połyskujące złowrogo w świetle reflektorów kałuże wody. Co chwila orzeźwiający strumień spłukuje mnie od stóp do głowy. Zaczyna być mokro, ale pocieszam się myślą, że przynajmniej nie zasnę na siodle. Żeby tylko ten przeklęty deszcz nie zalewał mi okularów. Z bólem serca zwalniam tempo, gdyż chwilam nic nie widzę.

Mijamy Sochaczew, Łowicz. Przed nami zjawia się światło reflektora samochodowego. Mijamy się. To nie samochód, lecz motocykl i to w dodatku z numerami. To również zawodnik Zjazdu, jak i my. Raźniej jakoś robi mi się na duszy. Przecież oprócz nas jeszcze kilkunastu, a może i kilkudziesięciu kolegów-motocyklistów tłucze się w tę ciemną noc po szosach Polski.

I każdy z nas pragnie zwyciężyć. Nowy przypływ energji wstępuje we mnie.

Już Kutno, Kłodawa pozostały za nami. Równa jak stół szosa do Koła zaczyna bieleć, jak niejasna siwa wstęga, — to „z wilgotnego wykradał się mroku świt rumieńca". 5 kilometrów za Kołem staję na roz-

drożu. Tutaj musi zapaść ważna decyzja. Czy jechać dalej prosto na Poznań, Ostrów, Kalisz, czy też odrazu jechać na Kalisz przez Turek. Pierwsza trasa da pewne zwycięstwo, druga — problematyczne.

Sprawdzam czas. Niestety, za mały dystans przejechałem w nocy: trzeba jechać krótszą drogą. Lepiej jest dojechać ostatnim, niż wcale nie dojechać. Z uczuciem pewnego zażenowania budzę śpiącego smacznie komendanta posterunku P. P. i uzyskawszy adnotację w książecce drogowej skręcam w lewo na Turek.

Tuż za Turkiem łapiemy oczekiwany z utęsknieniem pierwszy gwóźdź. „Przydał" się nam bardzo. Pompowanie gumy jest poza koniakiem najlepszym środkiem na rozgrzanie zkostniałych członków.

Jedziemy teraz, nie spiesząc się zbytnio. Czasu mamy aż zawiele. W Kaliszu — drugi punkt kontrolny, nabieramy benzyny i ruszamy dalej prosto na Łódź. Droga raczej zła niż dobra, ale w dzień czas szybciej mija, pomimo, że deszcz leje i leje. Oto już Pabjanice i Łódź.

Wjeżdżamy na metę, urządzoną w podwórzu Unionu. Godzina 11.30. Już kilka motocykli stoi na mecie. Nadjeżdżają wciąż nowi.

Rozgrzewamy się koniakiem i gorącą herbatą, lokujemy naszego umorusanego, kochanego Indiana do łaskawie użyczonego nam garażu i idziemy do hotelu spać.

Wieczorem, siedząc w przestronnem lokalu Unionu przy ogromnym stole wśród licznie zgromadzonych gości myślałem sobie jak szczęśliwi są członkowie klubów, posiadających własne lokale. Kiedy to nasz biedny P. K. M. dochrapie się własnego kącika.

Po serdecznej mowie powitalnej prezesa i odczytaniu protokułu Zjazdu nastąpił najprzyjemniejszy moment: rozdanie nagród, powinszowania, a z niemi huczne oklaski. Miłe chwile, które w zupełności wynagrodziły wszystkie poniesione trudy i mokre nogi i noc nieprzespaną...

Kochany czytelniku, jeżeli nie jesteś jeszcze motocyklistą, — kup sobie koniecznie jaką maszynę i jedź w roku przyszłym na Zjazd Gwiaździsty do Łodzi. Nie pożałujesz.

R. Czaplicki

Z CODZIENNEJ PRAKTYKI.

Pod powyższym tytułem wprowadzamy stałą rubrykę — rad fachowych; w rubryce tej będziemy umieszczali ciekawsze zapytania naszych czytelników, oraz odpowiedzi w postaci rad fachowych. (Red.)

Silnik który szybko grzeje?

Pan M. S. z Żółkwi pisze do nas co następuje:

„Odbywając w dniu 28 sierpnia podróż do Stanisławowa, spostrzegłem że silnik mój szybko i silnie nagrzewa.

W dniu tym panował upał, lecz pomimo tego uważam rozgrzanie się w tym stopniu i to w ciągu 2-3 godzin — za fakt anormalny.

Zaznaczam, że chłodnica przy samochodzie moim należy do dużych typów i posiada wentyl. Wobec powyższego zapytuję czy motor nowoczesny powinien nagrzewać i co należy czynić w danym wypadku".

Oczywiście! silnik dobry nie powinien nagrzewać, lecz niemniej dzień upalny może do tego się wiele przyczynić.

Pierwszą przyczyną tego mogło być zanieczyszczenie chłodnicy przez wypływający olej, mogło być również przyczyną np. osiadanie kwasu cynkowego.

Jak postępować przy rozgrzanym silniku? — rzecz bardzo prosta — zmniejszyć ilość gazu, którym go zasilamy. Z drugiej strony nie jest to tak b. niebezpieczne i można z nagrzanym motorem (choćby nawet zaczynała się woda gotować) przebyć 1—2 klm.

Jeżeli nagrzewanie silnika jest wadą jego konstrukcji, złego krążenia wody, lub złej formy instalacji to w wypadku tym zaradzić może tylko firma, która samochód dostarczyła.

P. K. z Warszawy pisze do nas:

„Proszę o możliwie dokładne wyjaśnienie różnicy pomiędzy poszczególnemi sposobami obliczania siły motoru samochodowego. Skąd powstaje różnica pomiędzy oznaczaniem siły motoru katalogowem a rejestracyjnem. Posiadam samochód Tatra oznaczony jako 4/12 HP. Którą z tych liczb mam uważać za odpowiadającą rzeczywistości."

Odpowiedź: **Praca motoru polega** na wykorzystaniu siły rozszerzania się produktów spalania w cylindrze. Mieszanka zassana do cylindra zostaje sprężona do pewnego określonego ciśnienia, poczem następuje wybuch. *Ciśnienie w momencie wybuchu wynosi około 25 klg. na cm.²*. Wskutek posuwania się tłoka ciśnienie zaczyna spadać. Dla określenia ciśnienia w każdym momencie ruchu tłoka używa się przyrząd zwany indykatorem. Praktyka i badania wykazały, że przeciętne ciśnienie gazów na tłok wynosi około 6 klg. na cm.². W konkretnym wypadku z Tatrą praca gazów na tłok wyniesie ciśnienie na płaszczyznę tłoka 1 $\frac{D^2}{4}$ *x 6* czyli *2,7 x 6 = 316,2 klgr.*, a że skok tłoka wynosi 100 mm. więc praca na przestrzeni skoku wyniesie *316,2 x 0,1 mtr. = 31,62 kilogramometrów.* Przyjmując pod uwagę że na jeden obrót wału przypada jeden takt pracu, i licząc że motor pracuje przy 1800 obrotach na minutę czyli przy 30 obrotach na sekundę siła jego wyniesie *31,62 x 30 = 948,6 kilogramometrów* co w koniach mechanicznych daje $\frac{948{,}6}{75} = 12{,}5$. Wypada więc że moc indykowana motoru Tatra wynosi około 12,5 HP. Jest to energja wypracowana przez silnik, część tej energji traci się na tarcie tłoka o ścianki cylindrów, na tarcie w panewkach i wszelkich łożyskach. na przekładnie trybowe, w sprzęgle i tp. po za tem opór czołowy powietrza i wszelkie inne straty, to też ustalono przybliżoną formółkę dającą możność określenia przybliżonej mocy motoru dającej się na praktyce zamienić w pracę pożyteczną. Formułka ta *0,3 x i x s x d2* *) daje tę przybliżoną efektywną moc silnika, i podług niej Tatra ma moc 4 HP.

*) W której: 1 = ilość cylindrów
s = skok tłoka
d = średnica tłoka.

Wypadki i zdarzenia.

Finał polarnej tragedji.

Pływak z Lathama, wyłowiony na pobrzeżu Szpicbergu, niemy świadek podbiegunowej tragedji potrafił opowiedzieć nareszcie to, o czem bały się jeszcze mówić usta ludzkie. Opowieść jego niema, jak najgłośniejszy krzyk targnęła sercami: krzyk ten brzmiał — Amundsen nie żyje! Tak, niepodobna już niestety wątpić. „Napoleon polarnych przestrzeni" zdobywca południowego bieguna spoczął w mauzoleum z lodowej kry. Niech morze mu będzie lekkie — bo nie ziemią przysypano jego szczątki. Strzępy Lathama, na którym odbył ostatnią podróż, francuski rząd wystawił na dziedzińcu ministerjum marynarki, jako katafalk żałobny — Ludzkość w pamięci niezanikającej wystawi mu pomnik, ponad granity trwalszy, Ojczyzna przechowa Go w historji, lud norweski w legendzie — w swojej najpiękniejszej legendzie, jakie on tylko tworzyć umie...

A Włochy?

Odwdzięczą się niezawodnie. Proces „Italji" na który tak wszyscy czekamy, wyświetli jak wielkie były zdobycze generała Nobilego. Wyświetli kryształowy heroizm generała, samozaparcie się w niebezpieczeństwie, naukowy walor jego obserwacji — i kulturalną celowość całokształtu przedsięwzięcia. To może być też pomnik: oto za co zginął Zdobywca południowego bieguna, ratując tego, który chciał go ubiec.

Narazie o procesie głucho. Jedna tylko notatka z pism: włoskie ministerstwo obrony powietrznej powołało rozkazem gen. Nobilego do służby czynnej. Czy może to należy uważać za wynik? Generał, jak wiadomo, wciąż odgrażał się, że szykuje się do nowej wyprawy. Nie chcemy oczywiście wierzyć, by się to mogło kiedykolwiek zrealizować, lecz wszystko jest możliwe, skoro raz się już stało *ad Ducis maiorem gloriam...*

Niebywała przytomność umysłu.

Podają niezmiernie ciekawe szczegóły o katastrofie samolotowej, która miała miejsce w *Kownie.* Na wysokości 150 mtr. zapalił się silnik. Gdy lotnicy skonstatowali, że wszelkie próby ugaszenia są bezcelowe, wyszli obaj z kabiny i stanęli na skrzydłach samolotu, utrzymując w ten sposób spadający aparat w pozycji poziomej, przez co zmniejszyła się znacznie siła spadania. Lotnikom udało się wyjść cało z opresji.

Nie mniej ciekawy objaw przytomności umysłu mamy do zanotowania w kraju. W dniu 27 b. m. aparat wojskowy wykonując ćwiczenia nad parkiem Łazienkowskim dostał się w korkociąg. Pilot na skutek defektu w motorze nie zdołał już wyprowadzić aparatu, który zaczął gwałtownie opadać z wysokości 2 tys. metrów. Lotnik Michał Dłuto z 1 p. lotn. nie stracił zimnej krwi i w ostatnim momencie, gdy już znajdował się na wysokości 200 metrów, *wyskoczył przy pomocy spadochronu.* Aparat spadł na trawnik, silnikiem uderzając o ziemię. Nastąpił wybuch, płomienie objęły aparat. Pilot wylądował szczęśliwie opodal płonących szczątków swego samolotu. Władze wojskowe prowadzą dochodzenia co do przyczyn wypadku.

„Albatros" na dachu.

Jakoś obficie z wypadkami samolotowemi w tym tygodniu. Na szczęście bez katastrof z ludźmi. Jedne kończą się wybuchem płomieni, inne — na mokro. Taki wypadek właśnie zaszedł pod Falenicą w piątek. *Samolot prywatnej żeglugi* wpadł do Wisły i uległ częściowemu uszkodzeniu. Dwaj lotnicy dopłynęli do brzegu. Są też wypadki, które kończą się na dachu. Tym razem działo się w Łodzi, gdzie samolot typu Albatros wskutek defektu w motorze runął z wysokości 300 metrów na fabrykę, przebijając szklany dach. Pilot i pasażer bez szwanku. *Groźne to jednak żniwo,* i nie należy zapominać, że we wszystkich wymienionych wypadkach przyczyną był defekt motoru i tylko przypadek lub zimna krew pilota uchroniła przed krwawą tragedją.

Chęci samosądu.

Zejdźmy teraz z podniebnych wyżyn na ziemię. Tu po dawnemu, na łez padole, ślizgają się na mokrym asfalcie taksówki, składając wizyty we fryzjerniach, mimochodem roztrzaskując latarnie i przejeżdżając przechodniów. Przechodnie reagują, jak mogą, a nieraz nawet bardzo groźnie. Mamy do zanotowania parę wypadków, które omal nie zakończyły się samosądem.

Pod Warszawą na szosie w kierunku Ożarowa, niedaleko cegielni w Jelonkach samochód osobowy wymijając dwa rzędy wozów wpadł na pewnego gospodarza z Ożarowa. Szofer nie zdążył zachamować i uderzył go w skroń. *Śmierć nastąpiła na miejscu.* Robotnicy z cegielni skoro tylko dowiedzieli się o wypadku przybyli tłumnie i przybrali groźną postawę. Posterunkowy z Jelonek nie mogąc dać sobie rady zawezwał pomoc. Na widok przybyłych policjantów tłum ustąpił.

W Krakowie na ul. Kalwaryjskiej samochód najechał na trzy kobiety włościanki. Jedna z nich uległa złamaniu obu nóg i ręki, dwie pozostałe doznały lżejszych obrażeń. W kilka chwil powstało zbiegowisko. Tłum usiłował zlinczować szofera. Przybyła policja z trudem wydarła szofera z rąk rozjątrzonego tłumu.

W Warszawie tłum nie reaguje tak ostro, niemniej mamy do zanotowania wypadek, gdy przechodnie zatrzymali krzykami i groźbami auto, które, zawadziwszy skrzydłem przejeżdżającego na wozie magistrackim woźnicę, *powlokło go za sobą i rzuciło pod koła.* Gdy ofiarą wydobyto wreszcie z pod auta okazało się, iż znajduje się w tak ciężkim stanie, iż musiano natychmiast zawezwać pogotowie. Ranny jednak przed przybyciem lekarza zmarł.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 60 gr, za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis.**

Prenumerata kwartalna „Autolotu" **3** zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję **3.50** zł. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.